



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 979

Bogotá, D. C., viernes, 26 de agosto de 2022

EDICIÓN DE 34 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 406 DE 2021 CÁMARA -111 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se decreta Patrimonio Nacional Inmaterial la Semana Santa al municipio de Sabanalarga, en el departamento de Atlántico.

Bogotá, D. C. agosto de 2022

Doctor

JAIME SALAMANCA TORRES

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de ley número 406 de 2021 Cámara -111 de 2021 Senado, *por medio de la cual se decreta Patrimonio Nacional Inmaterial la Semana Santa al municipio de Sabanalarga, en el departamento de Atlántico.* El informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:

- I. El Proyecto de ley número 406 de 2021 Cámara, fue motivado por sus autores en los siguientes términos:

INFORMACIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DE SABANALARGA

Sabanalarga es un municipio central en el departamento del Atlántico, con una población proyectada por el DANE a 2020 de 103.325 habitantes [1]. El municipio cuenta con 7 corregimientos

(Aguada de Pablo, Cascajal, Colombia, Gallego, Isabel López, La Peña y Molinero); y 5 caseríos (Cumaco, Patilla, Palo Seco, La Piedra y Mirador). Su extensión total es de 399 km², con una temperatura media de 28° C y una distancia de referencia de 41 km hasta Barranquilla a través de la Vía de la Cordialidad.



La rica historia de este municipio podría dividirse en dos, iniciando con su fundación definitiva el 26 de enero de 1744, momento en el cual Francisco Pérez de Vargas anuncia la fundación de Sabanalarga al Virrey Sebastián de Eslava. En 1833, producto de la ley del 27 de enero de 1860, es ascendida a la categoría de Villa, adscrita a la cabecera del cuarto cantón de la provincia de Cartagena, en este momento fue declarada capital de la provincia que llevaba su mismo nombre.



El segundo momento que definió el trasegar de Sabanalarga se dio en 1905 cuando fue separada del departamento de Bolívar y fue adherida a la provincia de Barranquilla para creación del hoy departamento del Atlántico [2]. Lo anterior a través de la Ley 173 de 1095 del 11 de abril, de la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa. El presidente Rafael Reyes ratificó la decisión de constituir el departamento del Atlántico, nombró como Gobernador del Atlántico al General Diego A. Castro y Barranquilla se erigió como capital del departamento.



En la actualidad, la economía del municipio la ha convertido en una de las despensas agrícolas del departamento del Atlántico, logrando ser un suministro de ganado vacuno, cultivos de mango (405 toneladas en 2019), yuca (1664 toneladas en 2019), maíz (39 toneladas en 2019) y guandul (59 toneladas en 2019). Producto de lo anterior, Sabanalarga se consolida y proyecta como el centro comercial de departamento, de hecho, la feria ganadera más relevante del Departamento se celebra anualmente en el municipio, recibiendo comitivas expositoras de toda la región Caribe y el país.

Ahora bien, en materia de tradición, Sabanalarga es ampliamente reconocida por su devoción católica y la conmemoración de la Semana Santa por los feligreses del municipio, el departamento y la región Caribe. Esta tradición católica en Sabanalarga se remonta desde siglo XVIII y ha contado con el acompañamiento anual de miles de devotos que se acercan al municipio, al punto de ser considerado por la Asamblea Departamental del Atlántico como un Patrimonio Cultural del Departamento desde el 11 de diciembre de 2007.

La tradición católica se ha hecho fuerte en Sabanalarga hasta el punto de ser considerada por muchos como la “Semana Santa más bella del Caribe”. Es así como el municipio se ha convertido en un epicentro religioso del departamento del Atlántico. La organización de la Semana Santa ha contado con el acompañamiento permanente de las

autoridades locales del municipio, del departamento, así como de distinguidas personalidades de la ciudad. La magna conmemoración católica es llevada a cabo en todo el municipio, concentrando su feligresía en los templos repartidos por la ciudad, particularmente en la Iglesia San Antonio de Padua.

En reconocimiento del valor cultural e inmaterial de la Semana Santa celebrada en el municipio de Sabanalarga, la mayoría de los congresistas de la bancada del Atlántico, así como de congresistas del Partido Conservador, presentamos el presente proyecto de ley. La iniciativa le apunta al reconocimiento del esfuerzo colectivo de los habitantes, autoridades y feligreses nacionales al consagrarse fielmente en la fe católica.

II. CONFLICTO DE INTERESES

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, me permito argumentar que:

Para que se configure el conflicto de interés es necesario que exista un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. Sobre este punto, la Ley 2003 de 2019, determina:

- a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) Beneficio directo: Aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Ese interés, con tales características, ha de ser particular, pues si se tratara del interés general, común a todos, resultaría que los congresistas, todos ellos, en todos los casos, se encontrarían en situación de conflicto. La situación de conflicto resulta, pues, del asunto o materia de que se trate, de las particulares circunstancias del congresista o su cónyuge o compañero o compañera permanente, sus parientes o sus socios, y de su conducta, en cada caso.

“...si el interés se confunde con el que asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio”¹.

En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, se considera que los Honorables Congresistas no se encuentran en conflicto de intereses, pues pretende declarar patrimonio nacional inmaterial la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, situación que obedece a un reconocimiento inmaterial que no genera ningún tipo de interés particular.

En la misma línea, la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C-1056/12, ha argumentado en lo que atañe específicamente a la situación de los miembros del Congreso, que de conformidad con el numeral 1 del artículo 183 de la Constitución, para que se hagan acreedores a la pérdida de investidura, se ha requerido la

presencia de cuatro elementos, unos objetivos y otros subjetivos, a saber:

“(...1) La participación efectiva del parlamentario en el procedimiento legislativo o en los mecanismos de control; 2) la existencia cierta y demostrable, que de la aprobación de una determinada ley se derivan beneficios morales o económicos para el congresista, sus familiares o sus socios; 3) **que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular,** y 4) que el congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo”(...). (Subrayado fuera de texto).

Así mismo, “...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber conformado el quórum o haber participado el congresista en el debate o votación del asunto”. SI EL CONGRESISTA SE RETIRA Y NO VOTA, NO SE CONFIGURA LA CAUSAL.

III. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

TEXTO APROBADO	TEXTO PROPUESTO	CONSIDERACIONES
“POR MEDIO DE LA CUAL SE DECRETA PATRIMONIO NACIONAL INMATERIAL LA SEMANA SANTA AL MUNICIPIO DE SABANALARGA, EN EL DEPARTAMENTO DE ATLÁNTICO”		Sin modificaciones
Artículo 1º. Declárese Patrimonio Nacional Inmaterial la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, en el departamento del Atlántico.	Artículo 1º. Declárese, <u>reconózcase y exáltese como</u> Patrimonio Nacional Inmaterial la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, en el departamento del Atlántico.	Por recomendación del Ministerio de Cultura frente al trámite de iniciativas de este tipo, se adicionan los términos <u>reconózcase y exáltese</u> .
Artículo 2º. Autorizar al Gobierno nacional efectuar las asignaciones presupuestales en la cuantía necesaria para que sean incorporadas en las leyes de Presupuesto de las próximas vigencias, de conformidad con lo establecido en los artículos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política.		Sin modificaciones
Artículo 3º. El Gobierno nacional impulsará y apoyará ante los fondos de cofinanciación y otras entidades públicas o privadas, nacionales e internacionales, la obtención de recursos nacionales adicionales o complementarios a las apropiaciones para tal fin. Parágrafo. El Ministerio de Cultura, contribuirá en la promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, desarrollo y fomento, nacional e internacional de la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga.	Artículo 3º. El Gobierno nacional impulsará y apoyará ante los fondos de cofinanciación y otras entidades públicas o privadas, nacionales e internacionales, la obtención de recursos nacionales adicionales o complementarios a las apropiaciones para tal fin. Parágrafo El Ministerio de Cultura, <u>en coordinación con el Departamento del Atlántico y el municipio de Sabanalarga</u> contribuirán <u>con la salvaguardia</u> , promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, <u>protección</u> , desarrollo y fomento, nacional e internacional de la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, <u>y asesorarán su postulación a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial en los ámbitos correspondientes así como fomentar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia adoptado en el ámbito departamental, en cumplimiento de los establecido en la Ley 1185 de 2008, el Decreto 1080 de 2015, Decreto 2358 de 2019.</u>	Por recomendación del Ministerio de Cultura frente al trámite de esta clase de iniciativas, se hace necesario incluir la manifestación que se deben adelantar los procesos para la formulación del respectivo Plan Especial de Salvaguardia que debe ser aprobado por el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, Radicado número FI. 01180-00 (Consejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

TEXTO APROBADO	TEXTO PROPUESTO	CONSIDERACIONES
Artículo 4°. El Ministerio de Cultura iniciara lo correspondiente para la declaratoria y el manejo como patrimonio cultural de la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, de acuerdo con lo estipulado en la presente Ley y en los artículos 4°, 5°, 8° y 11.1 de la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008.		Sin modificaciones
Artículo 5°. Autorícese al Gobierno nacional para efectuar los créditos y contra créditos a que haya lugar, así como los traslados presupuestales que garanticen el cumplimiento de la presente ley.		Sin modificaciones
Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.		Sin modificaciones

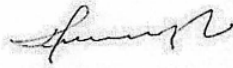
IV. PROPOSICIÓN.

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de ley número 406 de 2021 Cámara - 111 de 2021 Senado, *por medio de la cual se decreta Patrimonio Nacional Inmaterial la Semana Santa al municipio de Sabanalarga, en el departamento de Atlántico.*

Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE – C
Representante a la Cámara



DOLCEY TORRES ROMERO
Representante a la Cámara



DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 406 DE 2021 CÁMARA-111 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se decreta patrimonio nacional inmaterial la Semana Santa al municipio de Sabanalarga, en el departamento de Atlántico.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Declárese, reconózcase y exáltese como Patrimonio Nacional Inmaterial la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, en el departamento del Atlántico.

Artículo 2°. Autorizar al Gobierno nacional efectuar las asignaciones presupuestales en la cuantía necesaria para que sean incorporadas en las leyes de Presupuesto de las próximas vigencias, de conformidad con lo establecido en los artículos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política.

Artículo 3°. El Gobierno nacional impulsará y apoyará ante los fondos de cofinanciación y

otras entidades públicas o privadas, nacionales e internacionales, la obtención de recursos nacionales adicionales o complementarios a las apropiaciones para tal fin.

Parágrafo. El Ministerio de Cultura, en coordinación con el Departamento del Atlántico y el municipio de Sabanalarga contribuirán con la salvaguardia, promoción, sostenimiento, conservación, divulgación, protección, desarrollo y fomento, nacional e internacional de la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, y asesorarán su postulación a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial en los ámbitos correspondientes así como fomentar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia adoptado en el ámbito departamental, en cumplimiento de los establecido en la Ley 1185 de 2008, el Decreto 1080 de 2015, Decreto 2358 de 2019.

Artículo 4°. El Ministerio de Cultura iniciara lo correspondiente para la declaratoria y el manejo como patrimonio cultural de la Semana Santa en el municipio de Sabanalarga, de acuerdo con lo estipulado en la presente Ley y en los artículos 4°, 5°, 8° y 11.1 de la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008.

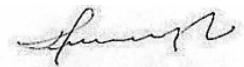
Artículo 5°. Autorícese al Gobierno nacional para efectuar los créditos y contra créditos a que haya lugar, así como los traslados presupuestales que garanticen el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

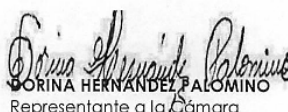
Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE – C
Representante a la Cámara



DOLCEY TORRES ROMERO
Representante a la Cámara



DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**SUSTANCIACIÓN****INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 24 de agosto de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 406 de 2021 Cámara -111 de 2021 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE DECRETA PATRIMONIO NACIONAL INMATERIAL LA SEMANA SANTA AL MUNICIPIO DE SABANALARGA, EN EL DEPARTAMENTO DE ATLÁNTICO".

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes ALFREDO APE CUELLO (COORDINADOR PONENTE), DOLCEY TORRES ROMERO, DORINA HERNÁNDEZ.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 369 / del 24 de agosto de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 038 DE 2021 CÁMARA

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley de conformidad con el texto radicado tiene por objeto “crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre– en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad”.

2. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El pasado 20 de julio de 2021 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de ley número 038 de 2021 Cámara. La iniciativa tiene como autores a los Honorables Representantes Julián Peinado Ramírez, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Jezmi Lizeth Barraza Arraut, John Jairo Roldán Avendaño, Andrés David Calle Aguas, Harry Giovanni González García, Alejandro Alberto Vega Pérez, Norma Hurtado Sánchez, y César Augusto Lorduy Maldonado.

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como ponentes para el estudio de esa iniciativa legislativa a los Honorables Representantes Rodrigo Rojas y Aquileo Medina.

El 5 de abril de 2022 el proyecto de ley fue aprobado por unanimidad en la Comisión Sexta sin modificaciones al articulado propuesto.

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara el 10 de agosto de 2022 se nombraron como ponentes para segundo debate al Representante Daniel Carvalho Mejía, Gerson Montaña Arizala y Luis Carlos Ochoa, siendo el primero el coordinador ponente.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

La propuesta bajo consideración encuentra justificación en los siguientes aspectos:

3.1. INTRODUCCIÓN

Es un deber de los Estados en el siglo XXI el diseñar –y rediseñar– las ciudades para las personas. Lo anterior implica, entre otros elementos, una disminución del flujo de vehículos que, por lo general, ocupa espacio público y contamina; lo que dificulta el cumplimiento del objetivo principal de las ciudades, es decir, el disfrute por parte de los ciudadanos en sus actividades diarias; la convivencia ciudadana. Así mismo, esto pasa por garantizar que el ciudadano que se moviliza a pie –el peatón– pueda disfrutar del espacio público con todas las garantías para su bienestar y derechos.

Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible –en adelante ODS– para 2030 contemplan en su agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:

- El ODS 3 – Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es “(p)ara 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” OPS. (s. f.).
- El ODS 11 – Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya meta 11.2 es “(p)ara 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” OPS. (s. f.), y su meta 11.7, que para el mismo momento busca “(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, s. f.).

Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado

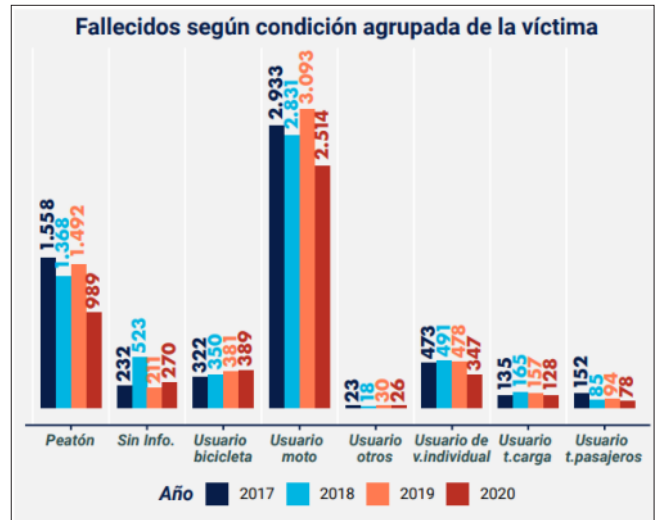
solo para tráfico vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.

Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón). Este proyecto de ley apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de herramientas que permitan un tránsito hacia esa visión de ciudad.

3.2. PROBLEMA POR RESOLVER

Las cifras oficiales de víctimas por siniestros viales, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), son cerca de 1,25 millones de personas anuales por esta causa (OPS, 2017). Las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte entre personas de entre 15 y 29 años; se estiman que cuestan a los países entre 3 y 5% del Producto Interno Bruto (OPS, 201). En las Américas, solo 17 países han establecido velocidades intraurbanas máximas 50 km/h (OPS, 2017). Esto obliga a repensar el futuro de la planificación de las ciudades centrada en las personas, ciudades sanas, tolerantes, sostenibles, seguras, accesibles, equitativas con los usuarios más vulnerables de la vía pública que realizan sus desplazamientos a pie, bicicleta y transporte pública, para avanzar hacia la transformación de una ciudad a escala humana donde prevalezca la vida en la vía. Especialmente si se tiene en cuenta que las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte de las personas entre 15 y 29 años.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó que para el periodo enero a noviembre de 2020 “(...) los siniestros viales en Colombia han dejado 4.741 personas fallecidas y 13.019 lesionadas (...)” (2020a). El 20,6% de los fallecidos y el 16,1% fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad en la vía pública, tras los motociclistas. Si bien respecto al mismo periodo en el año anterior hubo una disminución de accidentes de 17,7% Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020b), el Observatorio señala que el análisis de estos datos se debe hacer considerando el contexto de las medidas adoptadas por la pandemia: Es decir, “(...) como consecuencia directa de la restricción a la movilidad en el país los casos de fallecidos y lesionados así como de siniestros viales disminuyeron” Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020a). En realidad, los datos presentados en el último Boletín Estadístico de Colombia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede ver como las cifras de accidentalidad de peatones venían subiendo en los años previos a la pandemia, como se observa a continuación.



Tomado de: Boletín Estadístico de Colombia ene-nov 2020 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020a).

En el 2021 murieron en Colombia 7.270 personas en accidentes de tránsito, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, ese ha sido el peor de los últimos tres años, superando al 2020 con 5.458 fallecidos y al 2019 con 6.633 según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. En ese mismo año, se reportó que el 16.17% de las víctimas fatales y no fatales en siniestros viales fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad, después de los motociclistas.

Lo más preocupante es que en tan solo en el primer trimestre del 2022 la cifra de peatones víctimas llegó a las 239, es decir que en apenas 3 meses de este año se observa un incremento del 47.3% en relación con el reporte de peatones fallecidos y accidentados registrados en todo el 2021.

El exceso de velocidad es la primera causa de muertes y lesiones en las vías, factor que podría ser drásticamente mitigado con una norma donde se establezca un límite de velocidad mínimo de 50 km/h en zonas urbanas, el cual garantizará salvaguardar vidas. Por lo tanto, se entiende la necesidad de una disminución de la velocidad intraurbana para disminuir la accidentalidad y mortalidad entre peatones y conductores.

Los sistemas de movilidad de los territorios colombianos han experimentado un cambio de paradigma en cuanto al concepto de sostenibilidad en los desplazamientos al interior de las ciudades. De la misma manera que ocurrió en diferentes lugares del mundo, la planificación urbana de la ciudad colombiana se hizo pensando casi que, de manera exclusiva en el vehículo automotor, segregando o excluyendo de alguna manera a otros modos de transporte, como lo son la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Dada la influencia de las experiencias internacionales, especialmente la europea, se empezó a repensar la movilidad en las ciudades colombianas, constituyéndose en factores determinantes para lograrlo, la contaminación del aire, debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación auditiva, la accidentalidad y

la limitación progresiva de espacios para las personas. Se reconstruyó el concepto de movilidad, incorporando el vocablo sostenible, convirtiéndose en una construcción indispensable, que trae una serie de beneficios para la sociedad.

3.3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

En el primer artículo se establece el objeto de ley que, básicamente, es crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Posteriormente, se introducen una serie de principios orientados a enmarcar el mandato de las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, en relación con los peatones. Estos son 5:

1. Incremento de la movilidad integral.
2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.
3. Reducción del peligro de atropellos.
4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.
5. Desarrollo de una cultura del caminar.
6. Aumentar el apoyo de las instituciones.

A continuación, se introducen una serie de modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código de Tránsito – para garantizar y materializar la visión de prevalencia del peatón en el espacio público que se propone en este proyecto de ley. El primero es la introducción en el artículo 2° las definiciones de “peatón” y de “espacio público”, con el objetivo de enmarcar las modificaciones que se introducen luego.

Se modifica el artículo 58 del Código sobre prohibiciones a los peatones, de manera que se elimina la número 5, para darle coherencia al texto propuesto por el párrafo 3°, según el cual “dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal”. Adicionalmente, se sustituye la multa a la que se hace referencia por el deber de asistir, como sanción, a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 del Código. A continuación, se agrega un artículo 58A de derechos de los peatones, los cuales están centrados en materializar la visión de una ciudad centrada en el peatón. Estos son: progresividad, inclusividad, uso efectivo del espacio público, prioridad, equidad y difusión.

Luego se pasa a modificar el artículo 59 del Código, que se refiere a las limitaciones a peatones especiales. Se establece que el acompañamiento de una persona mayor de dieciséis años será necesario cuando el llamado peatón especial así lo considere,

salvo para los menores de 6 años quienes siempre deberán tener este acompañamiento. Así mismo, se ajustan las categorías de peatones especiales, de manera que quedan los siguientes como tal: las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los menores de seis (6) años, los adultos mayores y las personas con discapacidad. Después vienen las modificaciones del artículo 106 sobre límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. La intención es sistematizar lo que venía anteriormente en el Código y realizar ajustes orientados a la protección del peatón del riesgo generado por las altas velocidades.

Finalmente, se establece una disposición orientada a la promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel; partiendo de la filosofía de un espacio público que se centre en el peatón, y que promueva y garantice sus derechos. Por último, hay un mandato al Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, para desarrollar una estrategia de comunicación, en articulación con las autoridades territoriales que promueva e informe sobre lo dispuesto por esta ley.

3.4. JUSTIFICACIÓN

Esta regulación busca dotar al Estado en todos sus niveles de herramientas para que las ciudades sean pensadas y construidas para la gente; ciudades donde el concepto de seguridad vial confluya con los conceptos de equidad, sostenibilidad, accesibilidad universal, perspectiva de género, salud y medio ambiente, alineados con los ODS. Así mismo, esta ley reconocerá la importancia y beneficios de las ciudades caminables, para propender un caminar seguro, disfrutable e incluyente.

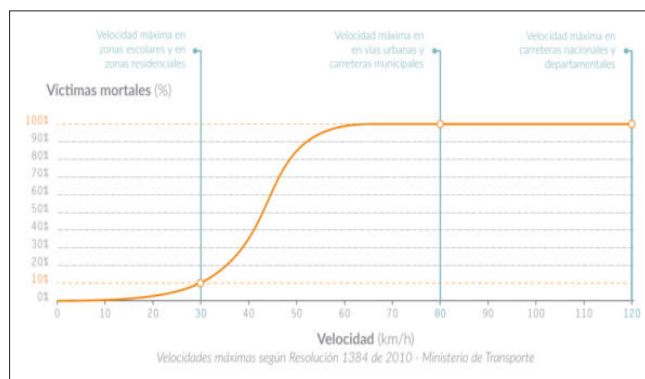
En ese sentido, sólo por mencionar algunas ideas, se reconocen al menos 3 beneficios derivados de este cambio de paradigma. En ese sentido, se espera que haya impactos positivos en la salud física y mental de los habitantes, en el ambiente derivado de la reducción de las emisiones y de la huella de carbono, y del fortalecimiento comunitario derivado de una cultura de caminar.

Ahora, es necesario presentar la justificación que se relaciona con los cambios normativos introducidos en este proyecto de ley. Para eso, a continuación, se presenta: la evidencia científica que los respalda, las experiencias nacionales e internacionales que recogen elementos similares, y las normas que respaldan esta iniciativa.

3.4.1. Evidencia científica

Como ya se mencionó, se hace una modificación a los límites de velocidad. El siguiente cuadro muestra la probabilidad de mortalidad en un accidente dependiendo de la velocidad del vehículo. Como se puede observar, cuando un vehículo transita a 80 km/h la mortalidad es del 100%, incluso con una velocidad de 60 km/h, la mortalidad

sigue siendo del 100%. Además, según el artículo “Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries”, la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto de 60 km/h o más, es del 10%, mientras que la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto a 50 km/h, es del 50%; es una de estas, las razones por las cuales se hace necesario, además de urgente hacer una reforma legal en el ordenamiento jurídico colombiano.



Fuente: Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas (Espacio & Gea21, 2016).

Por lo anterior, es necesario un marco jurídico que garantice gestionar los factores de riesgos multicausales de los siniestros viales. Actualmente en Colombia, el artículo 106 de la Ley 769 del 2002 establece como límite de velocidad 60 km/h en zonas urbanas, límite considerado muy alto y riesgoso para la seguridad vial tanto de los peatones, ciclistas e incluso motociclistas. Por esto se propone la modificación del artículo 106 de manera que los peatones en la vía estén asegurados por los límites de velocidad que atienden a las sugerencias de la evidencia internacional.

Por otro lado, se busca promover la construcción de cruces a nivel en lugar de puentes peatonales puesto que la evidencia sugiere que los puentes peatonales no cumplen su función de ser más seguros para los peatones, toda vez que sus diseños en general suponen una priorización de los carros sobre el peatón, e imponen sobre este una carga adicional que se observa en, por ejemplo, caminar mucho más de lo que podría si cruzara la calle bajo el puente. Es decir, a la hora de tomar la decisión, este probablemente preferirá asumir el riesgo de cruzar sobre el de usar el puente (ITDP, 2019).

El Instituto para la Política Pública de Transporte y Desarrollo¹ - ITDP (2019)—por sus siglas en inglés—refiere un estudio en India en que entre el 85-95% de las personas ignoraban los puentes peatonales. Así mismo, refiere que “(...) en Ciudad de México, las delegaciones con más puentes peatonales tienen las mayores tasas de accidentes de tránsito que involucran peatones y ‘golpear y correr’, 27% de las cuales ocurren a no más de 300 metros de un puente peatonal” (ITDP, 2019).

¹ Institute for Transportation and Development Policy.

Echeverry, Mera, Villota y Zárate (2005) concluyen en su estudio “Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali” que “el instrumento vial con más alta frecuencia de uso es el semáforo [y que el] puente peatonal constituyó el instrumento vial con menor frecuencia de uso porque sólo un poco más de la mitad (59.2%) de la población a estudio refirió hacer uso frecuente de él”, en general por pereza, por afán, o por inseguridad. Por otro lado, Mancera y Ochoa, en su estudio sobre *La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina* señala que, “en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales” (2018).

Por esto, se hace una apuesta en este sentido en este proyecto de ley. En todo caso, más adelante se presentan los casos de Medellín y Pereira que ya han adelantado procesos en este sentido.

3.4.2. Experiencias internacionales

Unión Europea

Con el documento sobre *Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020* expedido por Unión Europea, pretenden asegurar una movilidad más sostenible para los ciudadanos de dicho continente, donde entre sus objetivos (#7) se enfoca en la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera, a raíz del “elevado número de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas y los peatones” (Comisión Europea, 2010, p. 11). Frente a esto “en 2008, los ciclistas y los peatones representan el 27 % de las víctimas mortales en las carreteras (el 47% en zonas urbanas). Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie, lo cual requerirá prestar más atención a los problemas en materia de seguridad vial” (Comisión Europea, 2010, p. 13).

De acuerdo a esto, la Unión Europea busca medidas frente a la estructura de los vehículos para evitar accidentes y también nuevas medidas que configuren “mayor visibilidad, gestión de la velocidad, infraestructuras adecuadas para el transporte no motorizado, separación del tráfico mixto peligroso, etc. Dado que el problema afecta principalmente a la gestión urbana.” (2010, p. 13).

Entre las experiencias internacionales exitosas podemos destacar la ciudad de Copenhague, una de las ciudades con mejor calidad de vida del mundo, y que posiciona a los peatones como prioridad de la ciudad. El centro de la ciudad fue poco a poco despoblado en favor de las periferias, que otorgaban una menor cantidad de congestión, contaminación y estrés (Robles, 2017). Sin embargo, luego de la recuperación y peatonalización, el centro logró florecer en actividades ciudadanas y comercio (Robles, 2019). Podemos concluir que Copenhague se convirtió en un modelo de ciudad centrada en el disfrute de las personas.



Avenida Strøgetl, Copenhague, Antes y después (Robles, 2019).

Otro caso exitoso es Pontevedra, España, Esta ciudad se ha convertido en la población más peatonalizada de España y la que más ha reducido su contaminación atmosférica (Vizoso), Pontevedra ha reducido el tráfico vehicular de 80,000 a 7,000 vehículos, los esenciales, y su velocidad a un límite de 30 kilómetros por hora (Vizoso), Por otro lado, en Pontevedra las emisiones de CO₂ han disminuido 67%, es decir, unos 500 por habitantes y año; logrando así cumplir con las recomendaciones de calidad de aire de la OMS (Vizoso). En conclusión, Pontevedra ha logrado volver a ser una ciudad para sus habitantes, priorizando las actividades y convivencia ciudadana a través de un espacio público con menos tráfico que, asimismo, reduce la contaminación y mejorar la salud de los ciudadanos.



Calle Rua Xeneral Gutiérrez Mellado, Pontevedra, antes y después (Bürgen, 2019).

Estados Unidos

Con base al foro de Seguridad de Peatones organizado por la Agencia Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB por sus siglas en inglés), donde se dialogaron los “crecientes riesgos de muerte y lesiones a los que se enfrenta los peatones” (Dinh-Zarr Bella, 2016) Es una problemática que enfrenta cada persona independiente de su lugar de residencia o como se

moviliza. Según los expertos se espera que al 2030 por lo menos el 70% de la población mundial viva en zonas urbanas y suburbanas (Dinh-Zarr Bella, 2016).

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que 270.000 peatones pierden la vida cada año en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que más de 23.500 peatones mueren anualmente a causa de siniestros de tránsito. De acuerdo con el sistema de información y análisis de fatalidades de EE.UU. (Fatality Analysis Reporting System o FARS), aproximadamente 4.800 peatones murieron y otras 65.000 personas resultaron heridas en las vías públicas de EE. UU. en 2014. Esta cifra equivale a un muerto y 14 heridos cada dos horas. Estos números no incluyen a las personas que murieron o resultaron heridos en las calzadas, caminos privados, estacionamientos y lugares de trabajo (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Entre las conclusiones resultantes de foro se expresó que “las muertes y las lesiones a los peatones se pueden prevenir a través de la planificación urbana y del diseño de carreteras que den prioridad a los peatones y a los vehículos que tienen en cuenta la seguridad de los peatones en su diseño” (Dinh-Zarr Bella, 2016); también como medidas adicionales para prevenir accidentes están mejorar los faros de los vehículos, mejor iluminación de las carreteras, en especial para evitar los accidentes en las horas de la noche.

Como conclusión principal en el foro está la de que, “si nos centramos en las víctimas más vulnerables (los niños, las personas mayores y las personas en sillas de ruedas o con otros problemas de movilidad), seremos capaces de mejorar la seguridad de todos los peatones. Proteger a los más vulnerables es sin duda una buena elección, tanto en transporte como en la vida” (Dinh-Zarr Bella, 2016).

México

Aquí se cuenta con la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón emanada del 1° Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal (2014), su antecedente está en la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, aprobada por el Parlamento Europeo en 1988.

A su vez, **México** viene liderando a nivel latinoamericano el desmonte de los puentes peatonales, viendo en estos una barrera para la libre movilidad para los peatones, en especial para las personas con algún tipo de discapacidad y cuyas rampas les implica un esfuerzo mayor sobre quienes deberían tener prioridad en el espacio público de la ciudad; además esta infraestructura a desnivel fomenta velocidades vehiculares en zonas urbanas generando riesgo de atropello y muerte de los peatones, es así, como la sustitución por cruces a nivel favorece a una movilidad a escala humana, donde prevalece las personas sobre el motor. Algunos casos exitosos.

Puente Peatonal: Michoacán.



Fuente: <https://www.milenio.com/estados/por-primera-vez-quitan-puente-antipeatonal-en-la-cdmx>

Retiro puente peatonal: Avenida Chapultepec.



Fuente: <https://www.jornada.com.mx/ultimascapital/2020/08/04/retiran-puente-peatonal-de-avenida-chapultepec-6854.html>

Fuente: <https://www.facebook.com/LigaPeatonal/posts/4077538975624628>

Retiro Puente peatonal: Culiacán.



<https://revistaespejo.com/2020/04/30/ayuntamiento-retira-un-tercer-puente-anti-peatonal-en-culiacan/>

Asimismo, la Liga Peatonal realizó en el 2022 el documento *Paso a paso: recomendaciones para integrar los Derechos Peatonales en la normativa de movilidad local*. Con este documento buscan impulsar un cambio de narrativa en el ámbito de la seguridad vial, para pensar en la movilidad peatonal desde una perspectiva de derechos, dado que el caminar es la forma más natural y sostenible de desplazarnos y no debiera generarnos más responsabilidades que las que ya tenemos como ciudadanía. Partiendo de amplios debates con especialistas y activistas interesados en el desarrollo urbano incluyente y sostenible, hemos construido una agenda que integra los anhelos, visiones y necesidades de las personas que transitan por la ciudad; incluyendo a las personas usuarias de ayudas técnicas para su movilidad personal.

3.4.3. Experiencias locales

En la actualidad, las grandes ciudades capitales del país, a través de sus planes de ordenamiento territorial, han venido incorporando una serie de elementos que distan mucho del concepto convencional de transporte y que pretenden reivindicar el valor del ser humano como eje transversal de los grandes proyectos urbanos, siendo la movilidad de los ciudadanos una fuente de cohesión social, que junto a la vivienda, la salud y la educación se han convertido en verdaderas condiciones de integración social.

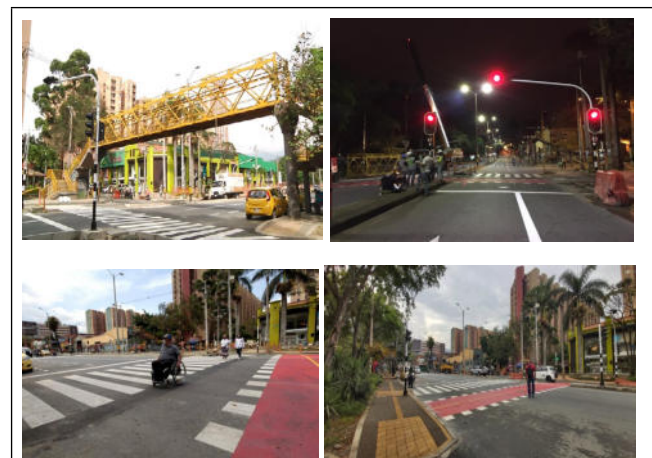
La mayoría de los instrumentos normativos de las ciudades colombianas conciben en la cúspide de la movilidad sostenible al peatón, pensando la ciudad en función de este y limitando gradualmente el uso de otros modos más contaminantes. De todas estas políticas dirigidas a fortalecer la figura del peatón deben estar respaldadas por importantes referentes normativos, los que finalmente podrán contribuir a que las ciudades si estén pensadas y construidas a escala de las personas. A continuación, se presentan dos casos en el contexto nacional.

- Medellín, Antioquia

Acuerdo Municipal 84 de 2018 “por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín”.

Este acuerdo es fundamental para el avance de los derechos del peatón, toda vez que hace un estudio riguroso frente a la importancia de construir cruces peatonales seguros en la zona urbana de la ciudad, y *desincentiva la construcción de más puentes peatonales*, entendiendo que la infraestructura de estos últimos, inciden en mayores riesgos de los medios de transporte motorizados por altas velocidades, generan también más inseguridad y mayores costos de mantenimiento, infraestructura obsoleta que igualmente genera exclusión al no garantizar la movilidad a todo tipo de personas.

Retiro puente peatonal: Universidad de Antioquia.



<https://la.network/medellin-devuelve-el-valor-al-peaton-con-desmonte-de-puentes/>

<https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/>²

² Fundapeatón como organización civil trabajo articuladamente para la aprobación del Acuerdo Municipal número 084/2018 con argumentos técnicos y experienciales.

- Pereira, Risaralda

Acuerdo Municipal 21 de 2018 “*Por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones*”.

En este, en una línea muy parecida, se acuerda que el municipio de Pereira “promoverá e incentivará la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en toda la ciudad, de acuerdo con la oferta institucional y el presupuesto dispuesto [y se buscará] el desestímulo a la construcción de nuevos puentes peatonales en vías urbanas del municipio”.

3.4.4. Justificación normativa

Constitución Política

En la Constitución Política de Colombia el artículo 2° consagra dentro de los fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. El artículo 13 de la Constitución Política establece el deber del Estado de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, razón por la cual está en la obligación de proteger especialmente a las personas que por su condición física o mental estén en una situación de debilidad manifiesta.

Asimismo, el artículo 47 prevé que aquellas personas que se encuentran en una situación de debilidad manifiesta merecen una atención especializada, siendo responsabilidad del Estado adelantar políticas públicas tendientes a la “prevención, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran”. Por otra parte, el artículo 24 de la Constitución Política, consagra que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

El artículo 79, consagra que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. En consecuencia, es imperativo que el Estado adopte medidas y estrategias tendientes a reducir la contaminación atmosférica generada por la emisión de material particulado y gases de efecto invernadero. Por último, el artículo 82, de la constitución consagra que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

- Leyes

Ley 769 de 2002, “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”. La ley en mención hace

referencia a los peatones en el capítulo II, en donde afirma que el tránsito peatonal por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo. Si bien esta ley es un avance importante en materia de seguridad vial al peatón, está llena de inconsistencias y vacíos que no permiten tener una política pública clara para la protección de todos los peatones y por tanto es modificada por la Ley 1811 de 2016, que posteriormente se explicará.

Ley 1083 de 2006, “*Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones*”. Ley que permite a los municipios y distritos, formular. Adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible, entre ellos, los que den prelación a los no motorizados (peatones y bicicletas).

Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, “*Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones*”. En este sentido la Ley 1287 de 2009 tiene como fin garantizar la movilidad de personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, lo que conocemos como accesibilidad (condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados), ordena a las autoridades municipales y distritales, el cumplimiento de lo indicado en el Título IV de la Ley 361 de 1997 sobre la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, discapacidad o enfermedad.

Ley 1503 de 2011, “*Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*”. Dicha ley define que se entienden por actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

La ley en mención tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, y así poder lograr una movilidad racional y sostenible.

Ley 1955 de 2019 “*Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*”. Específicamente en su artículo 96 trata sobre los planes de movilidad sostenible y segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, así mismo, en el artículo 97 numeral 6 indica que las entidades territoriales podrán disponer de un porcentaje del recaudo para el funcionamiento sostenible, entre estos el transporte no motorizado.

Ley 1811 de 2016, “*Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*”. La anterior ley, busca avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana, siendo directamente el ciclista el beneficiario de la ley, adicional a esto, modifica a través del artículo 8° el artículo 58 de la Ley 769 de 2002 sobre las prohibiciones del peatón.

Ley Estatutaria 1618 de 2013 “*por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad*”. Por medio de esta ley se busca el efectivo cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, el cual, en relación con la movilidad, indica:

Artículo 14. Acceso y accesibilidad. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizar esto se adoptarán las siguientes medidas:

(...)

1. Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos.

- **Otros instrumentos**

Finalmente, es relevante mencionar la Declaración de Estocolmo en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los ODS para 2030. En este participaron los Ministros y Jefes de Delegación, incluida la entonces Ministra de Transporte de Colombia, Ángela María Orozco Gómez, reafirmó su compromiso con esta agenda. Así mismo, en el documento que resultó del encuentro, estos reconocieron que, el objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia

y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales.

Adicionalmente se trazaron 18 objetivos que apuntan a reafirmar el compromiso con los ODS en materia de seguridad vial, y redoblar esfuerzos para alcanzar este propósito. Entre estos, resaltan los siguientes principios como fundamentales e interrelacionados con este proyecto:

- Objetivo 3: Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público.
- Objetivo 7: Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos.
- Objetivo 11: Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico.

4. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

La presente ley busca dar un paso para que el Estado colombiano fortalezca su compromiso con los peatones en el espacio público, sus derechos y su protección. Con esta, se apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de mecanismos que contribuyan a construir la ciudad del futuro, la

cual pasa por centrarse en las personas, y no en los vehículos. Finalmente:

- A. La ley reivindicará al peatón como el actor vial principal en la jerarquía en la movilidad urbana y rural. Con los nuevos desafíos que presenta la pospandemia para su libre movilidad y las oportunidades que representa en la revitalización de una mejor ciudad para caminar para los niños, mujeres, jóvenes, adultos, ancianos, personas con discapacidad, una ciudad para la gente.
- B. La ley para la protección del peatón en Colombia permitirá exaltar la importancia de la transversalidad de la seguridad vial con equidad, sostenibilidad, perspectiva de género, accesibilidad universal, salud y medio ambiente bajo los principios de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible).
- C. Fortalecerá el trabajo conjunto de la sociedad civil, la académica, empresas privadas,

estructuras gubernamentales, medios de comunicación y otros actores directos e indirectos de la dinámica de movilidad a nivel local, nacional e internacional, con el fin de aportar a los objetivos globales trazados por la Asamblea de Naciones Unidas sobre tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global en los años 2021 al 2030, entre ellos, que ayuden a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50% y mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la, aplicación de la leyes para evitar el exceso de velocidad.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

A continuación, se presenta el articulado para segundo debate, que, como se indica a continuación sólo tendrá una pequeña modificación el articulado aprobado en primer debate:

Articulado aprobado en Primer Debate	Articulado que se presenta para Segundo Debate	Justificación
“Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”	Sin modificaciones.	
Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre– en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.	Sin modificaciones.	
Artículo 2°. <i>Principios.</i> Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 –modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010–, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones: 1. Incremento de la movilidad integral. Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, solidaridad y democracia. 2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas. Todas las comunidades deben acceder a un entorno ajustado a sus necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales. 3. Reducción del peligro de atropellos. Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir accidentes, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada. 4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal. Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el espacio público. 5. Desarrollo de una cultura del caminar. Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles.	Sin modificaciones.	

Articulado aprobado en Primer Debate	Articulado que se presenta para Segundo Debate	Justificación
<p>Aumentar el apoyo de las instituciones: Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un claro, conciso y exhaustivo plan de acción para fomentar la cultura del caminar.</p>		
<p>Artículo 3°. Definiciones. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 en lo referente a la definición de “peatón” y agregando la definición de “espacio público”, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>(...)</p> <p>Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p> <p>(...)</p> <p>Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física.</p> <p>(...)</p>	Sin modificaciones.	
<p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril. 2. Remolcarse de vehículos en movimiento. 3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. 4. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. 5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. 6. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas. <p>Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.</p> <p>Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.</p> <p>Parágrafo 3°. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.</p>	Sin modificaciones.	
<p>Artículo 5°. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:</p>	Sin modificaciones.	

Articulado aprobado en Primer Debate	Articulado que se presenta para Segundo Debate	Justificación
<p>1. Progresividad. Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.</p> <p>2. Inclusividad Las personas en condición de discapacidad o en condición de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público.</p> <p>3. Uso efectivo del espacio público. Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad.</p> <p>4. Prioridad. Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía - incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.</p> <p>5. Equidad. Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.</p> <p>1. Difusión: Los peatones tienen derecho a recibir por parte del estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.</p>		
<p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.</p> <p>Los peatones que se enuncian a continuación, si así lo consideran, podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con ese acompañamiento.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos. 2. Los menores de seis (6) años. 3. Los adultos mayores 4. Las personas con discapacidad. 	Sin modificaciones.	
<p>Artículo 7°. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales.</p> <p>En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo, para lo cual deberán considerar lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En vías de alta velocidad como autopistas y arterias esta no podrá sobrepasar los ochenta (80) kilómetros por hora. 2. En vías urbanas, para los vehículos de servicio público, carga, transporte escolar y particular – como automóviles y motocicletas –, las velocidades máximas serán de cincuenta (50) kilómetros por hora. 3. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora. 	Sin modificaciones.	
<p>Artículo 8°. <i>Promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel.</i> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros a nivel en todo el territorio nacional.</p>	<p>Artículo 8°. <i>Promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel.</i> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes</p>	Se corrigen palabras repetidas.

Articulado aprobado en Primer Debate	Articulado que se presenta para Segundo Debate	Justificación
<p>Parágrafo. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y toda persona con movilidad reducida.</p>	<p>a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros todo el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y toda persona con movilidad reducida.</p>	
<p>Artículo 9°. Promoción e información de la cultura del peatón. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, desarrollará una estrategia de comunicación en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, para que la ciudadanía se informe de todas las medidas implementadas por esta, y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2°, en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte y/o movilidad.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>	
<p>Artículo 10. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>	

6. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “el autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.


- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)" (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva y solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 038 de 2021 Cámara, *por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

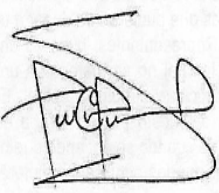
De los Honorables Representantes,



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador Ponente



GERSON MONTAÑO ARIZALA
Ponente



LUIS CARLOS OCHOA
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 038 DE 2021 CÁMARA

por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre– en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.

Artículo 2°. *Principios.* Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 –modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010–, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:

- 1. Incremento de la movilidad integral.** Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, solidaridad y democracia.
- 2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.** Todas las comunidades deben acceder a un entorno ajustado a sus necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales.
- 3. Reducción del peligro de atropellos.** Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir accidentes, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada.
- 4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.** Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el espacio público.
- 5. Desarrollo de una cultura del caminar.** Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles.
- 6. Aumentar el apoyo de las instituciones:** Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad

y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un claro, conciso y exhaustivo plan de acción para fomentar la cultura del caminar.

Artículo 3°. *Definiciones.* Modifíquese el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 en lo referente a la definición de “peatón” y agregando la definición de “espacio público”, el cual quedará así:

Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

(...)

Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física.

(...)

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.
2. Remolcarse de vehículos en movimiento.
3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
4. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
6. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Parágrafo 3°. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales

autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.

Artículo 5°. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:

1. **Progresividad.** Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.
2. **Inclusividad** Las personas en condición de discapacidad o en condición de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público.
3. **Uso efectivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad.
4. **Prioridad.** Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía – incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.
5. **Equidad.** Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.
6. **Difusión:** Los peatones tienen derecho a recibir por parte del estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Artículo 6°. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.

Los peatones que se enuncian a continuación, si así lo consideran, podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con ese acompañamiento.

1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
2. Los menores de seis (6) años.
3. Los adultos mayores
4. Las personas con discapacidad.

Artículo 7°. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales.

En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo, para lo cual deberán considerar lo siguiente:

1. En vías de alta velocidad como autopistas y arterias esta no podrá sobrepasar los ochenta (80) kilómetros por hora.
2. En vías urbanas, para los vehículos de servicio público, carga, transporte escolar y particular – como automóviles y motocicletas –, las velocidades máximas serán de cincuenta (50) kilómetros por hora.
3. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Artículo 8°. Promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

Parágrafo. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y toda persona con movilidad reducida.


Artículo 9°. Promoción e información de la cultura del peatón. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, desarrollará una estrategia de comunicación en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, para que la ciudadanía se informe de todas las medidas implementadas por esta, y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2., en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte y/o movilidad.

Artículo 10. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador Ponente



GERSON MONTAÑO ARIZALA
Ponente



LUIS CARLOS OCHOA
Ponente


CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 25 de agosto de 2022

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, las modificaciones propuestas y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 038 de 2021 CÁMARA "POR LA CUAL SE CREA LA LEY PARA LA PROTECCIÓN DEL PEATÓN, SE PROMUEVE E INCENTIVA LA CONSTRUCCIÓN DE CRUCES PEATONALES SEGUROS A NIVEL, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los *Honorables Representantes* DANIEL CARVALHO (COORDINADOR PONENTE), GERSON MONTAÑO, LUIS CARLOS OCHOA.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 379 / 25 de agosto de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 312 DE 2021 CÁMARA

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

El Proyecto de ley número 312 de 2021 Cámara es de autoría de los Honorable Representante Katherine Miranda, Carlos Germán Navas Talero, Martha Patricia Villalba Hodwalker, César Augusto Lorduy Maldonado y Julián Peinado Ramírez.

La iniciativa fue radicada ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 7 de septiembre de 2021 y publicada en la *Gaceta del Congreso* bajo el número 1284 de 2021.

El día 2 de noviembre del año 2021, la Representante Martha Villalba Hodwalker fue asignada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes como ponente única.

En la sesión del día 3 de mayo del 2022, la Comisión Sexta de la Cámara rindió primer debate al texto de la ponencia y lo aprobó, según consta en el Acta número 034 de 2022.

El 10 de agosto del 2022 fueron designados ponentes los Representantes a la Cámara Daniel Carvalho Mejía y Susana Gómez Castaño.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como objeto modificar el procedimiento ante comisiones de contravenciones detectadas por medios electrónicos, para garantizar el debido proceso en la actuación administrativa, para ello se requiere la modificación del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017 y el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, donde se corrige la palabra “enviar” por “notificar”.

Asimismo, se incluye el término “infractor” como sujeto procesal que debe ser notificado. Por último, se establece un término máximo para que las autoridades de tránsito puedan validar las contravenciones detectadas a través de medios tecnológicos, debido a que la ley vigente no lo incluye.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley está conformado por cuatro (4) artículos. El primer artículo establece el objeto del proyecto. El segundo modifica el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017. El tercero modifica el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010. El último artículo establece las vigencias y las derogatorias.

IV. CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS AUTORES

El debido proceso es uno de los principios más relevantes establecidos en la Constitución Política, toda vez que esta deriva no solo el ceñimiento a los parámetros establecidos en los procesos judiciales y administrativos, sino que en él se deriva el derecho de defensa y contradicción en las actuaciones.

La Carta en el artículo 29 señala que el debido proceso debe aplicarse a toda clase de procesos, bien sea judiciales y administrativas. Por su parte, la Corte Constitucional ha desarrollado la aplicación del debido proceso dentro del cual ha explicado sobre el mismo que de él se desprende *el derecho al tiempo y a los medios adecuados para la preparación de la defensa*¹.

De lo anterior se deriva el elemento principal del debido proceso, siendo este la aplicación de los términos; es decir, los tiempos adecuados para surtirse el proceso; y con ello la defensa a quien se le imputan cargos.

Específicamente sobre el proceso administrativo, la Corte en la sentencia T-010 de 2017² reafirmó que, este principio es una garantía que persigue asegurar el ordenamiento y el funcionamiento de la administración, la validez de sus propias actuaciones y resguardar el derecho a la seguridad jurídica y a la defensa de los administrados.

Sobre el particular, la notificación de un acto administrativo es un trámite que surte efectos preponderantes en las actuaciones administrativas, la H. Corte Constitucional señala sus principales funciones:

La notificación cumple una triple función dentro de la actuación administrativa: (i) asegura el cumplimiento del principio de publicidad de la función pública, dado que mediante ella se pone en conocimiento de los interesados el contenido de las decisiones de la administración; (ii) garantiza el cumplimiento de las reglas del debido proceso en cuanto permite la posibilidad de ejercer los

derechos de defensa y de contradicción; y (iii) la adecuada notificación hace posible la efectividad de los principios de celeridad y eficacia de la función pública al delimitar al momento en el que empiezan a correr los términos de los recursos y de las acciones procedentes³.

Así las cosas, modificar el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 en el aparte en el que se indica la palabra “envío” por “notificación”, beneficiará a los más de 12.761.354 personas que tienen activas sus licencias de conducción; y quienes, en caso de encontrarse incurso en procesos administrativos sancionatorios por comisión presunta de contravenciones de tránsito, podrán tener mayores garantías para su defensa y contradicción en los procesos en los que se les vincule.



Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (2020). El RUNT en cifras. Recuperado de: <https://www.runt.com.co/runt-en-cifras>.

En Colombia, para el 2020, fueron detectadas 1.697.142 infracciones por medios electrónicos, esta cifra para el 2021, asciende a 654.100⁴.

Por su parte, de acuerdo con el SIMIT, para el 2019, se recaudaron \$438.966.299.879,00 por cuenta de infracciones de tránsito detectadas por medios electrónicos, en el 2020 la suma es de \$351.440.405.745,00 y, en lo que va del 2021, se han recaudado \$191.060.139.999,00⁵, cifras que muestran un valor significativo de dineros de colombianos, a quienes se les debe garantizar el debido proceso.

En otro sentido, se denota la importancia de garantizar un proceso transparente y ágil para los colombianos que sean vinculados en procesos administrativos por infracciones de tránsito, particularmente en aquellas detectadas por medios electrónicos, pues el infractor posiblemente desconoce sobre la comisión de la conducta, por no ser él quien la ha cometido.

¹ Corte Constitucional, Sentencia T- 051 de 2016. Magistrado Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

² Corte Constitucional, Sentencia T- 010 de 2017. Magistrado Ponente: Alberto Rojas Ríos.

³ Corte Constitucional, Sentencia T-002 de 2019. Magistrada Ponente: Cristina Pardo Schlesinger.

⁴ Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), 2021, FCM-S-2021-011163-GGAT-400.

⁵ *Ibidem*.

Ahora bien, aunque según la Superintendencia de Transporte⁶, relaciona el término “envío” como sinónimo al de “notificación”, no es menos cierto que la norma contiene una imprecisión que debe ser saneada, en pro de la diligencia legislativa que nos asiste, en procura de la garantía del debido proceso que se surte en estas contravenciones.

Del mismo modo, introducir el párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017 y el párrafo 3° en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que *la autoridad de tránsito tendrá tres (3) días hábiles para realizar la validación del comparendo contados a partir de la fecha de la presunta infracción*, permitirá tener una limitación en términos en la actuación administrativa, para que, una vez vencido el término establecido, se surta la notificación al infractor y al propietario del vehículo, de acuerdo con el caso.

La norma como se halla hoy, no permite establecer un término para que se valide el comparendo, lo que es un desconocimiento del debido proceso porque queda al arbitrio de la administración decidir cuándo se realizará la validación; y con ello la notificación al posible infractor, lo que contraría uno de los requisitos del debido proceso, siendo este, establecer términos en los procesos.

En consecuencia, no hay justificación fáctica, ni jurídica que respalde tal libertad en pro de la parte más fuerte de la relación Estado-Persona.

Por último, se introduce en el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el término “infractor” como sujeto de notificación en el proceso administrativo, toda vez que la Honorable Corte Constitucional, en la Sentencia C-038 de 2020, al decidir sobre la constitucionalidad -declarada finalmente inconstitucional- del párrafo 1° de la norma en mención, indicó que en los procesos administrativos sancionatorios no opera la solidaridad, a menos que se establezca en la ley las excepciones para ello.

Por lo cual, es deber de las autoridades de tránsito, identificar al infractor y notificarle de la comisión de la conducta, en los términos que la norma determina.

En ese orden, serán estas las entidades, de acuerdo con las funciones que le asistan, las encargadas de validar los comparendos en el término de tres (3) días para surtir la notificación de la contravención al infractor y propietario del vehículo, modificación importante que se introduce a través del párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017 y el párrafo 3° en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, por los motivos expuestos en el acápite segundo de esta iniciativa legislativa.

Lo anterior, considerando la modificación del término “envío” por “notificación” en el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, la cual se debe a que esta última es la adecuada, toda vez que, lo que se quiere lograr es poner en conocimiento a los sujetos

procesales el contenido de las providencias⁷; y en este caso, se persigue poner en conocimiento al posible infractor, del comparendo por la comisión de alguna de las faltas contenidas en la Ley 769 de 2002; esta iniciativa brinda las garantías del derecho de defensa y contradicción que persigue el concepto del debido proceso⁸.

Es menester indicar que la Corte Constitucional ha dicho que los términos procesales⁹ constituyen en general el momento o la oportunidad que la ley, o el juez, a falta de señalamiento legal, para que se ejecuten las etapas o actividades que deben cumplirse dentro del proceso por aquél, las partes, los terceros intervinientes y los auxiliares de la justicia; argumento que respalda aún más este proyecto de ley.

Por último, la Corte Constitucional a través de la sentencia C-038 de 2020¹⁰ declaró la inexecutable del párrafo primero del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017 indicando que:

La infracción debe ser personalmente imputable a cada obligado proceso, el propietario del vehículo puede desvirtuar cualquier hecho que lo relacione con la infracción, pero, en nombre del artículo 33 de la Constitución, no se encuentra en la obligación de identificar al infractor.

La identificación del infractor es una garantía no susceptible de modulación o limitación.

Lo dispone el párrafo 1° del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito según el cual “Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción” y, por lo tanto, condicionó la executable del inciso 1 del artículo 129 del mismo código, según el cual: “si no fuere viable identificarlo – al conductor del vehículo–, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación”, en el entendido de que “el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción”. Igualmente condicionó el artículo 137 del mismo Código, que dispone que “Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e infractores, en concordancia con lo dispuesto por el presente código”, en el entendido de que “la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor”. Finalmente, y de manera congruente con el principio de responsabilidad personal, declaró inexecutable la expresión “en caso de no concurrir

⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-648- 01. Magistrado Ponente: Marco Gerardo Monroy Cabra.

⁸ Íbidem.

⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-012- 12. Magistrado Ponente: Jaime Araújo Rentería.

¹⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-038 de 2020. Magistrado Ponente: Alejandro Linares Cantillo.

⁶ https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Marzo/Comunicaciones_30/ABC-fotodeteccion.pdf

se impondrá la sanción al propietario registrado del vehículo”, prevista en el inciso primero del artículo 129 del mismo Código. Para la Corte, esta norma “implicaría no sólo permitir que las autoridades evadan su obligación de identificar al real infractor, sino que haría responsable al propietario, a pesar de que no haya tenido ninguna participación en la infracción”, lo que es inconstitucional.

Así las cosas, es ineludible la obligación que tienen las autoridades de tránsito de identificar al infractor de la conducta; notificarlo y llamarle para que comparezca al proceso administrativo sancionatorio para que pueda ejercer su derecho de defensa y contradicción.

V. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

Los ponentes consideramos que el parámetro de control en este y cualquier caso de similar naturaleza es el artículo 29 de nuestra Carta Política, que establece el derecho al debido proceso, el cual se compone de diversas garantías en virtud de ser un derecho complejo. Es esta la razón por la cual la jurisprudencia constitucional ha definido este derecho como “el conjunto de garantías previstas en el ordenamiento jurídico, a través de los cuales se busca la protección del individuo incurso en una actuación administrativa, para que durante su trámite se respeten sus derechos y se logre la aplicación correcta de la justicia”.

Por lo demás, dentro del universo jurisprudencial se señala que el derecho al debido proceso se muestra como desarrollo del principio superior de legalidad, pues impone a quien asume la dirección de la acción, en este caso administrativa, la obligación de “observar en todos sus actos, el procedimiento previamente establecido en la ley o en los reglamentos, con el fin de preservar las garantías, derechos y obligaciones de quienes se encuentran en una relación jurídica, en todos aquellos casos en que la actuación conduzca a la creación, modificación o extinción de un derecho o a la imposición de una sanción”. En este entendido, lo dicho representa un límite al ejercicio del poder público, y en lo particular, al *ius punendi* del Estado.

Reafirmando lo anterior, desde el punto de trazabilidad normativa, la Ley 1843 de 2017 regula el procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas.

No obstante, de la formulación general sobre las garantías del debido proceso aplicables en materia de derecho administrativo sancionador, la Corte también se ha ocupado de precisar el alcance de la relación entre infracciones de tránsito, la solidaridad y las garantías del debido proceso, cuando dice que “en materia de derecho administrativo sancionador, el legislador puede prever un régimen de solidaridad, a condición de que se respeten las garantías propias del debido proceso y se demuestre el grado de responsabilidad del sancionado. De igual manera, sólo en casos muy excepcionales, la jurisprudencia

ha admitido la existencia de regímenes de responsabilidad administrativa objetiva”.

Las leyes sobre ritualidad de los procedimientos contribuyen a perfeccionar las relaciones controversiales entre los particulares y el poder sancionador del Estado, por lo que la pretensión normativa en esta ocasión contribuirá a la erradicación de ambigüedades sobre la aplicación de la norma o de actitudes en el operador judicial o administrativo en eventos controversiales constitutivos a partir de lo predicado en el objeto de este proyecto de ley.

VI. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) *Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*

- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una

situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Frente al Proyecto de ley número 312 de 2021 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados con: - El interés particular, actual y directo de los congresistas derivado de que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil sean los titulares de las descripciones normativas que hacen parte del texto, y que menciona el proyecto de ley.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): “No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per ser el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles”.

En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>La notificación se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autori-</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>La notificación se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autori-</p>	<p>Se adiciona el término “remitiendo”, al referirse a lo que se enviará al presunto infractor al momento de realizar la notificación de la contravención, con el objeto de dar sentido a la disposición.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>dad, copia del comparendo y sus soportes al presunto infractor, al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Parágrafo 1°. Parágrafo Inexequible.</p> <p>Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p> <p>Parágrafo 3°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p> <p>a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto;</p>	<p>dad, remitiendo copia del comparendo y sus soportes al presunto infractor, al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.</p> <p>Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Parágrafo 1°. Parágrafo Inexequible.</p> <p>Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.</p> <p>Parágrafo 2°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:</p> <p>a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto;</p>	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 4°. La autoridad de tránsito tendrá tres (3) días hábiles para realizar la validación del comparendo contados a partir de la comisión de la presunta contravención”.</p>	<p>c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 3°. La autoridad de tránsito tendrá tres (3) días hábiles para realizar la validación del comparendo contados a partir de la comisión de la presunta contravención.</p>	
<p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así: “Artículo 135. <i>Procedimiento.</i> Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la validación del comparendo. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.</p> <p>Para el servicio público además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.</p> <p>No obstante, lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se notificará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se</p>	<p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así: “Artículo 135. <i>Procedimiento.</i> Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la validación del comparendo. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.</p> <p>Para el servicio público además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.</p> <p>No obstante, lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se notificará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa, <u>como consecuencia de su vinculación formal a la actuación administrativa, y luego de que se establezca plenamente su culpabilidad en la infracción.</u> Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se</p>	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.</p> <p>Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.</p> <p>Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.</p> <p>Parágrafo 3°. La autoridad de tránsito tendrá tres (3) días hábiles para realizar la validación del comparendo contados a partir de la comisión de la presunta contravención.</p>	<p>indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.</p> <p>Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.</p> <p>Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.</p> <p>Parágrafo 3°. La autoridad de tránsito tendrá tres (3) días hábiles para realizar la validación del comparendo contados a partir de la comisión de la presunta contravención.</p>	<p>Se adiciona este complemento “como consecuencia de su vinculación formal a la actuación administrativa, y luego de que se establezca plenamente su culpabilidad en la infracción” en virtud a la sentencia C-980 de 2010, en cuya conclusión el magistrado ponente, doctor Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, señala que la obligación atribuida al propietario de tener que pagar la multa, solo puede tener lugar, como consecuencia de su vinculación formal a la actuación administrativa, y luego de que se establezca plenamente su culpabilidad en la infracción.</p> <p>En este sentido, se considera necesario armonizar el texto normativo a consideración, por cuanto señala una protección más clara frente a la imposición de comparendos por la autoridad competente.</p>

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos respetuosamente a los miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 312 de 2021 Cámara, *por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador ponente

SUSANA GÓMEZ CASTAÑO
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 312 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto modificar el procedimiento ante comisiones de contravenciones detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas para garantizar el debido proceso en la actuación administrativa.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

Artículo 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:

La notificación se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, remitiendo copia del comparendo y sus soportes al presunto infractor, al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.

Parágrafo 2°. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

- a) Dirección de notificación;
- b) Número telefónico de contacto;
- c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. La autoridad de tránsito tendrá tres (3) días hábiles para realizar la validación del comparendo contados a partir de la comisión de la presunta contravención.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:

“Artículo 135. Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la validación del comparendo. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio público además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante, lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se notificará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa, como consecuencia de su vinculación formal a la actuación administrativa, y luego de que se establezca plenamente su culpabilidad en la

infracción. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que, en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculcado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

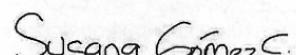
Parágrafo 3°. La autoridad de tránsito tendrá tres (3) días hábiles para realizar la validación del comparendo contados a partir de la comisión de la presunta contravención.

Artículo 4°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador ponente



SUSANA GÓMEZ CASTAÑO
Ponente

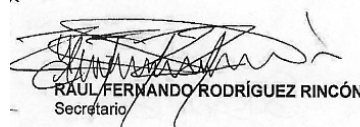
CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 24 de agosto de 2022

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 312 de 2021 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 8 DE LA LEY 1843 DE 2017, EL ARTÍCULO 135 DE LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los *Honorables Representantes* DANIEL CARVALHO (COORDINADOR PONENTE), SUSANA GÓMEZ.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 370 / 24 de agosto de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 438 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se modifican las Leyes 1801 de 2016 y 1672 de 2013; y se dictan otras disposiciones o “Ley de Recuperación de Tecnología para la Niñez”.

1. ANTECEDENTES Y TRÁMITE

El 28 de marzo del 2022 se radicó en la Secretaría General de la Cámara el Proyecto de ley número 438 de 2022 Cámara, de iniciativa del Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara. Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara fueron nombrados como ponentes los Representantes Rodrigo Arturo Rojas Lara y Emeterio Montes de Castro, quienes presentaron ponencia para primer debate, la cual fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 321 de 2022.

El 27 de abril del 2022 fue aprobado por unanimidad el proyecto de ley en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

El 10 de agosto de 2022, fui designado como ponente para segundo debate del Proyecto de ley número 438 de 2022 Cámara.

Es importante precisar, que sobre el Proyecto de ley número 438 de 2022 Cámara, ya se había presentado ponencia para segundo debate, la cual fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 849 de 2022. Por reconocimiento y respeto al trabajo de los legisladores anteriores, esta ponencia retomará algunos de los planteamientos allí consignados y los articulará con los nuevos criterios de este ponente.

2. OBJETO DEL PROYECTO

Por medio de esta iniciativa se pretende establecer condiciones que permitan dar utilidad social en beneficio de los niños, niñas y adolescentes a los Equipos Terminales Móviles (ETM), computadores y tabletas que han sido incautados por las autoridades en virtud del artículo 164 de la Ley 1801 de 2016, estén en poder de las autoridades y no hayan sido reclamados por sus dueños.

Se busca con esta iniciativa que estos equipos puedan ser distribuidos a los niños, niñas y adolescentes de los establecimientos educativos, por el Gobierno nacional a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el programa Computadores para Educar.

Asimismo, contiene un enfoque de manejo y disposición de residuos electrónicos con el propósito de que el gobierno nacional articule el proyecto con la política de gestión ambiental para el aprovechamiento de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos prevista en la Ley 1672 de 2013.

3. MARCO NORMATIVO.

3.1 CONSTITUCIONAL.

El artículo 44 de la Constitución Política, establece que la educación es un derecho fundamental de

los niños, niñas y adolescentes, además es una obligación del Estado garantizar el ejercicio pleno de sus derechos.

“Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás”.

Igualmente, el artículo 67 de la Constitución Política, establece la educación como un derecho y un servicio público, sobre el cual el Estado es responsable, tiene la obligación de garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

“Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social: con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley”.

3.2 JURISPRUDENCIAL.

La Honorable Corte Constitucional, mediante Sentencia T-743 del 23 de octubre de 2013, reconoció en la educación una doble condición de derecho y servicio público.

“[...] el artículo 67 de la Constitución reconoce en la educación una doble condición de derecho y de servicio público que busca garantizar el acceso de los ciudadanos al conocimiento, a la ciencia y a los demás bienes y valores culturales [...]. En cuanto a servicio público, la educación exige del Estado unas actuaciones concretas, relacionadas con la garantía de su prestación eficiente y continua a todos los habitantes del territorio nacional, en cumplimiento de los principios de universalidad, solidaridad y redistribución de los recursos en la población económicamente vulnerable. En su dimensión de derecho, la educación tiene el carácter de fundamental, en atención al papel que cumple en la promoción del desarrollo humano y la erradicación de la pobreza y debido a su incidencia en la concreción de otras garantías fundamentales, como la dignidad humana, la igualdad de oportunidades, el mínimo vital, la libertad de escoger profesión u oficio y la participación política”.

Por esta razón, entendiendo la educación como un servicio público y de acuerdo al mandato del artículo 365 de la Constitución Política, que establece como deber del Estado asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, también se asume como una obligación del estado prever fondos tanto para los establecimientos educativos públicos como para los establecimientos educativos privados, a fin de garantizar la prestación de la educación como derecho y servicio público.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY.

4.1 Sobre la modificación a la Ley 1801 de 2016

4.1.1 Introducción

En la actualidad, las tecnologías de la información y las comunicaciones, juegan un papel fundamental en la educación para cerrar brechas, aumentar cobertura, mejorar la calidad, fomentar la generación de conocimiento y la innovación como elementos claves que deben desarrollar los estudiantes para enfrentar los nuevos retos que impone el siglo XXI.

Nuestro país tiene el reto de fomentar la apropiación de las TIC en los procesos educativos, para lo cual se requiere la integralidad de varios elementos; dotación de terminales, cobertura de internet, formación de los docentes para promover espacios de apropiación de las tecnologías por parte de los estudiantes, y un monitoreo y evaluación constante sobre el uso e impacto de las tecnologías digitales en la educación. (Conpes 3988).

4.1.2 Programa Computadores para Educar

Desde el año 2000, Colombia viene impulsando políticas públicas para incorporar las TIC en el

ámbito educativo, con el propósito de aumentar la alfabetización en TIC y ampliar el acceso de la población a estas herramientas tecnológicas.

Bajo esta directriz, se creó el programa Computadores para Educar, con el propósito de realizar donaciones de terminales a las instituciones educativas y a partir del año 2010, se orientó también a fomentar la apropiación y uso de las TIC en los ámbitos educativos del sector oficial del país. (Conpes 3988).

De acuerdo a la evaluación realizada a este programa durante los años 2010-2013, este programa impactó de manera positiva en la disminución de la deserción escolar, el aumento de la calidad educativa y porcentaje de estudiantes que accedieron a la educación superior. (Conpes 3988).

Entre el año 2000 y 2020, mediante este programa se entregaron 1.9 millones de terminales, que representa el 67% del total de terminales que a 2020 tenían las instituciones educativas públicas del país, logrando pasar de 24 estudiantes por computador en el año 2010, a 3,3 estudiantes por computador, en el año 2019. Sin embargo, esta cifra es en promedio nacional, y persisten grandes inequidades entre departamentos, como se muestra en la siguiente gráfica.



Pese a los avances, aún persiste una gran inequidad de acceso a tecnologías digitales entre departamentos, por lo cual se deben seguir aunando esfuerzos para disminuirla y llegar a la meta del programa Computadores para Educar que es 1 estudiante por computador.

A esta situación se suma, como se planeta en el Conpes 3988, que una de las 4 causas por las cuales en Colombia no se ha logrado impulsar la innovación en las prácticas educativas, es el *“insuficiente acceso a tecnologías digitales en las sedes educativas para impulsar la creación de espacios de aprendizaje innovadores”*.



Como se muestra en la gráfica anterior, pese a la necesidad de aumentar cada vez más la entrega de terminales, se ha presentado una disminución significativa entre los años 2015 y 2018, de los computadores entregado por el programa Computadores para Educar.

4.1.3 Enseñanzas de la pandemia

Durante la pandemia del Covid 19, cuando todos los estudiantes debieron aislarse y su proceso académico se fundamentó en la virtualidad, evidenciamos las dificultades que tiene nuestra población para acceder a las tecnologías de la información y la comunicación como un medio de formación educativa.

Según una publicación del espectador del 3 de septiembre de 2021, donde se analizan las cifras de la Encuesta Nacional de Calidad de Vida 2020 del DANE, durante el año 2020 debido al aislamiento que tuvieron los estudiantes y la necesidad de adelantar sus estudios de manera virtual, la inasistencia escolar paso del 2.7% en 2019 al 16.4% en 2020, situación que se vivió con mayor gravedad en las zonas rurales, donde se pasó de una inasistencia escolar del 4.8% en año 2019 al 30.1% en el año 2020.

De acuerdo con información entregada el 3 de diciembre del año 2020, en el Foro Estado Nación ¿qué viene para Colombia en el 2021? la Ministra de Educación, María Victoria Angulo, señaló que “cerca de 158.000 niños, niñas y adolescentes han abandonado sus estudios como consecuencia de la pandemia.

La alta deserción durante el año 2020, debido al impacto del aislamiento generado por la pandemia, puede explicarse por múltiples factores, como la imposibilidad de miles de estudiantes de acceder a sus clases por falta de herramientas tecnológicas que les permitan seguir un modelo de educación desde la virtualidad.

Según el Laboratorio de Economía de la Educación (LEE), de la Universidad Javeriana, en el 96% de los municipios del país, solo cerca del 37% de los estudiantes de colegios públicos tuvieron computador e internet en su casa.

Esta situación se hizo más grave en las zonas rurales del país, donde según el medio digital *CeroSetenta* auspiciado por el Centro de Estudios de Periodismo de la Universidad de los Andes, señaló que solo el 9,4% de los hogares en zonas rurales del país contó con computador de escritorio, portátil o tableta, durante el año 2020 según el DANE.

4.1.4 Conveniencia

Ante el panorama enunciado, este proyecto de ley resulta conveniente para el país, pues mediante la donación de los Equipos Terminales Móviles (ETM), computadores y tabletas, que han sido incautados por las autoridades y no han sido reclamados por sus dueños, se contribuye a fomentar la apropiación de las TIC en los entornos educativos, mejorando los ambientes de aprendizaje mediante

el aprovechamiento de herramientas tecnológicas que contribuyan a fomentar el conocimiento y la innovación de los estudiantes.

Igualmente se contribuye a cerrar las brechas de acceso tecnológico que presentan algunos departamentos, propendiendo por la equidad territorial y enfrentando una de las causas por las cuales Colombia no ha logrado impulsar la innovación en las prácticas educativas, como es el “insuficiente acceso a tecnologías digitales en las sedes educativas para impulsar la creación de espacios de aprendizaje innovadores”, al tiempo que contribuye a alcanzar la meta del Programa Computadores para Educar, que es llegar a terminal por estudiante.

Es importante anotar que esta iniciativa se articula perfectamente al propósito del gobierno del Presidente Gustavo Petro, quien ha manifestado en diferentes intervenciones, la necesidad de darle una utilidad social a los bienes incautados por el Estado que actualmente se encuentran en desuso.

4.2 Sobre la modificación a la Ley 1672 de 2013

Mediante la Ley 1672 de 2013, se establecieron los lineamientos para realizar la gestión integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE), con el propósito de prevenir los efectos que estos productos tienen sobre la salud y el ambiente.

Con la Resolución 3128 de 2011, de la Comisión de Regulación de Comunicaciones, se estableció un marco regulatorio para restringir la operación en las redes de telecomunicaciones móviles de los Equipos Terminales Móviles (ETM) reportados como hurtado y/o robados.

De acuerdo a la información entregada por la CRC, entre los años 2013 y 2019, se han bloqueado cerca de 8 millones de IMEI por hurto, pero existen otras causales de reporte negativo de equipos de terminales móviles, que hace que el universo de IMEI y SIM bloqueados sea mucho mayor.

Tipología de bloqueo o reporte negativo en bases de datos	Cantidad (2013-2019)
Hurto	8 millones
Extravío	4 millones
Sin formato ¹	2 mil (para el año 2017)
IMEI inválido ²	4 millones (De 2016 a 2019)
No homologado ³	4 millones (De 2017 a 2019)

¹ La cantidad de dígitos es diferente a catorce (14) (sin incluir el dígito de chequeo ni el dígito de reserva) o incluso está compuesto por caracteres alfabéticos (Ejemplo: 0123R47A890123). Este tipo de IMEI son catalogados como “sin formato”.

² Aquellos dispositivos cuya fracción del IMEI que identifica la marca y el modelo del teléfono celular (TAC) no esté relacionado en la lista de TAC de la GSMA, por cuanto no fueron solicitados formalmente ante dicha entidad, ni en la lista de TAC de los equipos homologados ante la CRC;

³ Terminales que están haciendo uso de las redes móviles nacionales, y aún no han surtido el trámite de homologación ante la CRC.

Tipología de bloqueo o reporte negativo en bases de datos	Cantidad (2013-2019)
IMEI duplicado ⁴	1.8 millones (De 2017 a 2019)
No registro ⁵	8.6 millones (De 2016 a 2019)

Tabla elaborada con información de la CRC (2020). Simplificación del marco regulatorio para la restricción de equipos terminales hurtados.

Ante la situación anteriormente descrita, con esta modificación, se propone que los gestores puedan realizar la exportación definitiva de estos equipos terminales móviles, bajo el tratamiento de gestión ambiental para el aprovechamiento de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE), pues según cifras del Ministerio de Ambiente para el año 2014, en Colombia, la generación de estos residuos se estimó en 252.000 toneladas, equivalente a 5,3 kg por habitante (Baldé, Wang, Kuehr & Huisman, 2015). Cuestión que no resulta menor, si se tiene en cuenta que como lo explica Heidy Monterrosa Blanco en un artículo publicado en el portal web de la Republica “estos equipos no pueden ser desechados en basureros o rellenos sanitarios ni incinerados, ya que están compuestos por materiales tóxicos, como mercurio, plomo o cadmio, que tienen un impacto negativo en el medio ambiente y en la salud cuando entran en contacto con las fuentes de agua, la tierra o el aire”.

5. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten*

investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) *Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*
- b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*
- c) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*
- d) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*
- e) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*
- f) *Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).*

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues

⁴ Alteración de los identificadores únicos de estos equipos con el fin de evadir su bloqueo o volver a introducir un equipo hurtado al mercado.

⁵ Corresponde a la identificación realizada por el sistema de control a aquellos dispositivos que no han surtido el trámite de registro en la base de datos positiva.

es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo, ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a) del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Durante el primer debate en la comisión Sexta de la Cámara de Representantes, el Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón manifestó su preocupación en cuanto a la redacción del artículo 6 del proyecto y, sugirió un ajuste al contenido del mismo en el sentido de precisar que la exportación definitiva de equipos terminales móviles como parte de la disposición final de estos, en el marco de una adecuada gestión de residuos electrónicos RAEE, de ninguna manera implique la autorización para la comercialización internacional de estos terminales móviles. En ese sentido se realizó la siguiente propuesta de modificación del artículo en cuestión:

“**Artículo 6º.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1672 de 2013 “Por la cual se establecen los lineamientos para la adopción de una política pública de gestión integral de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

“**Artículo nuevo. Disposiciones especiales para la exportación definitiva de Equipos Terminales Móviles (ETM).** Los gestores podrán dar tratamiento de gestión de residuos electrónicos RAEE y por tanto realizar la exportación definitiva de equipos terminales móviles (ETM), cuyos IMEI se encuentren registrados en la Base de Datos Negativa de que trata la Resolución CRC 3128 de 2011 y sus modificaciones, siempre y cuando tenga como propósito exclusivo la disposición final de estos ETM. **No se podrá comercializar o hacer uso distinto a la gestión de residuos electrónicos.**

De igual manera se incluyen precisiones que presentó la Comisión de Regulación de Comunicaciones (CRC), que fortalecen y mejoran el articulado propuesto.

- Para el inciso segundo del artículo primero sugieren incluir: “(...) Para alcanzar ese propósito, se establece una presunción legal y un término de prescripción especial a favor del Estado con relación a los Equipos Terminales Móviles (ETM), computadores y tabletas incautados, asimismo se insta a que el Gobierno nacional defina los aspectos operativos necesarios para la efectiva **normalización de la operación de los dispositivos mencionados y su posterior distribución. (...)**”.
- Para el párrafo transitorio del artículo 2º del proyecto de ley proponen incluir:

“El Gobierno nacional, dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, definirá mediante decreto, la entidad del orden nacional o territorial responsable del traslado, almacenamiento, preservación, depósito, cuidado, y **habilitación según el caso** de los bienes incautados por las autoridades y la asignación de los recursos para tal fin, de conformidad con el régimen de Policía vigente. (...)”. “(...) El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en un plazo de 3 meses a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la dependencia que se encargará de recibir, almacenar, **solicitar el desbloqueo del IMEI en aquellos casos que sea aplicable** y distribuir los equipos terminales móviles, computadores y tabletas incautados por la Policía Nacional; (...)”.

7. BIBLIOGRAFÍA/ FUENTES DE LA INFORMACIÓN

- Constitución Política de Colombia.
- Leyes: Ley 1801 de 2016, Ley 1672 de 2013 y Ley 906 de 2004.
- Decretos y Resoluciones: Resolución Compilatoria 5050 de 2016 de la CRC; Resolución 0002002 de 2017 y 0002788 de 2017 del MinTic, Decreto 2324 de 2000.
- Conpes 3988 de 2020: Tecnologías para aprender: política nacional para impulsar la innovación en las prácticas educativas a través de las tecnologías digitales.

Sentencias: Sentencia T-1139/04, Sentencia C-782/12 de la corte Constitucional, Sentencia T-743 del 23 de octubre de 2013

- Páginas Web, disponibles en:

<https://www.crc.com.gov.co/uploads/images/files/Documento%20Resultados%20AIN.pdf>

<https://www.semana.com/educacion/articulo/como-frenar-la-desercion/202100/>

<https://www.elspectador.com/educacion/lo-que-no-revelan-las-cifras-de-inasistencia-escolar-del-dane/>

<https://cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/relatorias/pe/spa/COMISO%20PROCEDENCIA.pdf>

<https://www.mineducacion.gov.co/portal/salaprensa/Noticias/401634:Trabajamos-en-equipo-para-prevenir-y-mitigar-los-impactos-del-Covid-19-en-la-desercion-en-educacion-Preescolar-Basica-Media-y-Superior>

https://www.crc.com.gov.co/recursos_user/Normatividad/conceptos_2021/2021504505.pdf

<https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/06-2020-al-diario-roban-323-celulares-en-el-pais#:~:text=En%20los%20%C3%BAltimos%2017%20meses,ellas%20integrantes%20de%20redes%20criminales.>

<https://www.crcm.gov.co/uploads/images/files/Documento%20Resultados%20AIN.pdf>

<https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/sigue-creciendo-el-robo-de-celulares-este-ano-en-colombia-454868>

<https://www.infobae.com/america/colombia/2020/12/29/fiscalia-reporta-mas-de-295-mil-hurtos-en-colombia-en-el-2020/>

<https://www.rds.org.co/es/novedades/basura-electronica-en-colombia-falta-de-cultura-y-centros-de-reciclaje>

<https://www.minambiente.gov.co/index.php/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/gestion-integral-de-residuos-de-aparatos-electricos-y-electronicos-raee>

<https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/se-generan-130000-toneladas-de-residuos-electronicos-al-ano-2773068>

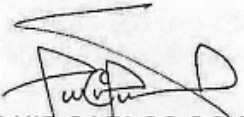
<https://noticias.caracol.com/bogota/miles-de-celulares-robados-y-recuperados-estan-en-estaciones-de-policia-como-reclamarlos>

<https://noticias.caracol.com/bogota/ley-de-seguridad-ciudadana-no-sirvio-mayoria-de-ladrones-de-celulares-sigue-quedando-en-libertad>

8. PROPOSICIÓN.

Con base en las anteriores consideraciones, se presenta ponencia positiva, y se solicita muy comedidamente a la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 438 de 2022 Cámara, *por medio del cual se modifican las Leyes 1801 de 2016 y 1672 de 2013; y se dictan otras disposiciones* o “*Ley de Recuperación de Tecnología para la Niñez*”.

Cordialmente,



LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.
Representante a la Cámara
Partido Liberal

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 438 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se modifican las Leyes 1801 de 2016 y 1672 de 2013; y se dictan otras disposiciones o “*Ley de Recuperación de tecnología para la niñez*”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley establece las condiciones básicas para que los Equipos Terminales Móviles (ETM), computadores y tabletas incautados y en poder de las autoridades en virtud del artículo 164 de la Ley 1801 de 2016, que no hayan sido reclamados por sus propietarios puedan ser distribuidos por el Gobierno nacional a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) y el

Programa Computadores para Educar a niños, niñas y adolescentes en todo país.

Para alcanzar ese propósito, se establece una presunción legal y un término de prescripción especial a favor del Estado con relación a los Equipos Terminales Móviles (ETM), computadores y tabletas incautados, asimismo se insta a que el Gobierno nacional defina los aspectos operativos necesarios para la efectiva normalización de la operación de los dispositivos mencionados y su posterior distribución.

Se adiciona un artículo nuevo a la Ley 1672 de 2013, para la exportación definitiva de Equipos Terminales Móviles (ETM), en el marco de la política pública de gestión integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE).

Artículo 2°. Modifíquese el párrafo transitorio del artículo 164 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:

Artículo 164. Incautación. Es la aprehensión material transitoria de bienes muebles, semovientes, flora y fauna silvestre que efectúa el personal uniformado de la Policía Nacional, cuya tenencia, venta, oferta, suministro, distribución, transporte, almacenamiento, importación, exportación, porte, conservación, elaboración o utilización, constituya comportamiento contrario a la convivencia y a la ley. El personal uniformado de la Policía Nacional documentará en un acta el inventario de los bienes incautados, las razones de orden legal que fundamentan la incautación, entregará copia a la persona a quien se le incauten y serán puestos a disposición de las autoridades competentes en el término de la distancia y conforme al procedimiento que para tal fin establezca la Policía Nacional o las autoridades pertinentes de conformidad con la normatividad vigente.

Parágrafo Transitorio. El Gobierno nacional, dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, definirá mediante decreto, la entidad del orden nacional o territorial responsable del traslado, almacenamiento, preservación, depósito, cuidado, y habilitación según el caso de los bienes incautados por las autoridades y la asignación de los recursos para tal fin, de conformidad con el régimen de Policía vigente. En el marco de esta facultad, el Gobierno nacional podrá considerar la tercerización, contratación y concesión de dichos servicios.

Los concejos municipales en un plazo de un (1) año a partir de la promulgación de la presente ley, establecerán los cosos (centros de bienestar animal) destinados a albergar los animales domésticos incautados por las autoridades de Policía.

El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en un plazo de 3 meses a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la dependencia que se encargará de recibir, almacenar, solicitar el desbloqueo del IMEI en aquellos casos que sea aplicable y distribuir los equipos terminales móviles, computadores y tabletas incautados por la Policía Nacional; mientras tanto, se continuará con el procedimiento vigente al momento de entrada en vigencia de esta ley para los equipos terminales móviles, computadores y tabletas incautados.

Igualmente, determinará el mecanismo, autoridades y demás cuestiones necesarias para la disposición final de los bienes mencionados, cuando estos no sean aptos para su distribución. Lo anterior, teniendo en cuenta el impacto y gestión ambiental para el aprovechamiento de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

Para la ejecución de las funciones aquí previstas se podrá contar con el apoyo, coordinación y logística del programa Computadores para Educar.

Artículo 3°. *Prescripción y presunción legal.* Pasados 6 meses sin que los bienes de que trata el párrafo primero del artículo 164 de la Ley 1801 de 2016 hayan sido reclamados, bien sea por ausencia de denuncia, inexistencia de datos de contacto del propietario o ausencia de manifestación de su intención de recuperar el dispositivo luego de haber sido notificado para la devolución del mismo, se presumirá legalmente que el titular del equipo terminal móvil, computador o tableta renuncia a la propiedad y lo deja a disposición del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o a quien este designe, para ser entregado a los niños, niñas y adolescentes beneficiarios, según la reglamentación que al respecto expida el Gobierno nacional.

Artículo 4°. *Beneficiarios.* El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional, del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y del Programa Computadores para Educar, reglamentará en un plazo de 3 meses, a partir de la promulgación de la presente ley los beneficiarios o destinatarios, requisitos, y demás aspectos necesarios para la entrega efectiva de estos equipos a los niños, niñas y adolescentes.

Artículo 5°. *Distribución.* El Gobierno nacional determinará la forma, plazos y criterios para la distribución de los equipos de que trata de esta ley. Para el efecto, deberá contar con criterios que permitan una distribución prioritaria para las zonas rurales y apartadas del territorio nacional.

Así mismo, el Gobierno nacional deberá reglamentar en el mismo lapso previsto en el artículo anterior, lo referente al modelo, la tecnología, el estado y demás cuestiones técnicas, de idoneidad y de seguridad para la distribución y entrega de los equipos.

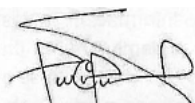
Artículo 6°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1672 de 2013 “Por la cual se establecen los lineamientos para la adopción de una política pública de Gestión Integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE), y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

“Artículo nuevo. *Disposiciones especiales para la exportación definitiva de Equipos Terminales Móviles (ETM).* Los gestores podrán dar tratamiento de gestión de residuos electrónicos RAEE y por tanto realizar la exportación definitiva de Equipos Terminales Móviles (ETM), cuyos IMEI se encuentren registrados en la Base de Datos Negativa de que trata la Resolución CRC 3128 de 2011 y sus modificaciones, siempre y cuando tenga

como propósito exclusivo la disposición final de estos ETM con fines de destrucción. No se podrá comercializar o hacer uso distinto a la gestión de residuos electrónicos.”

Artículo 7°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

Cordialmente,



LUIS CARLOS OCHOA TOBON.
Representante a la Cámara
Partido Liberal


CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 25 de agosto de 2022

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 438 de 2022 Cámara “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LAS LEYES 1801 DE 2016 Y 1672 DE 2013; Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” O “LEY DE RECUPERACIÓN DE TECNOLOGÍA PARA LA NIÑEZ”.

La ponencia para segundo debate fue firmada por el Honorable Representante LUIS CARLOS OCHOA.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 388 / 25 de agosto de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 979 - Viernes, 26 de agosto de 2022
CÁMARA DE REPRESENTANTES
PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 406 de 2021 Cámara -111 de 2021 Senado, por medio de la cual se decreta Patrimonio Nacional Inmaterial la Semana Santa al municipio de Sabanalarga, en el departamento de Atlántico.	1
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del proyecto de ley número 038 de 2021 Cámara, por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	17
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 312 de 2021 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	26
Informe de ponencia para segundo debate y texto propuesto del proyecto de ley número 438 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifican las Leyes 1801 de 2016 y 1672 de 2013; y se dictan otras disposiciones o “Ley de Recuperación de Tecnología para la Niñez”.	28